Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10947

08. 06. 98

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Lärmbelastungen durch Frachtluftverkehr

Nach wie vor weist der Frachtluftverkehr hohe Zuwachsraten auf. Federal Express, größtes Expreßluftfracht-Unternehmen der Welt, wird künftig verstärkt den Rhein-Main-Flughafen anfliegen und überlegt, Frankfurt zum europäischen Fracht-Umschlagzentrum zu machen. In der öffentlichen Diskussion wird meist nur der Arbeitsplatzeffekt für die betroffene Region gewürdigt, der vom Frachtluftverkehr ausgehende Fluglärm jedoch meist übersehen. Das Arbeitsplatzargument, das in einer zweiten, parallelen Anfrage („Arbeitsplätze an deutschen Flughäfen", Drucksache 13/10752) thematisiert wird, droht in dieser Diskussion zu einem „Totschlagargument" zu werden. Notwendig ist es daher, sich verstärkt den Fluglärmbelastungen der Bevölkerung zuzuwenden, zumal sich die Bundesregierung bis heute bei der dringend notwendigen Novellierung des seit über einem Vierteljahrhundert unveränderten Fluglärmgesetzes „in die Büsche geschlagen hat" (Bundesverfassungsrichter Prof. Dr. Jörg Berkemann in der öffentlichen Fluglärmanhörung des Ausschusses für Verkehr des Deutschen Bundestages am 12. November 1997).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Auf welche Flughäfen in Deutschland konzentriert sich der Frachtflugverkehr

   a) insgesamt,

   b) nachts (22 bis 6 Uhr),

   und wie viele Flugbewegungen werden dabei gezählt (bitte differenziert nach maximalen Flugbewegungen pro Tag und pro Nacht sowie Zahl der Flugbewegungen im Jahr)?

2. a) Wie ist die Entwicklung des Frachtflugverkehrs in den vergangenen Jahren verlaufen (differenziert nach einzelnen Flughäfen), und welche Wachstumsprognosen hält die Bundesregierung für realistisch?

   b) Welche Rolle spielt aus Sicht der Bundesregierung insbesondere der Frachtluftverkehr in der Nacht?

c) Welche Auswirkungen auf den Frachtluftverkehr haben bzw. hätten generelle Nachtflugverbote oder Begrenzungen der Flugbewegungen?

3. Welche Frachtanteile werden in Passagierflugzeugen mit-, welche eigens in Frachtflugmaschinen transportiert?

   Wie ist dabei der Trend, insbesondere im Hinblick auf die angekündigte Verlagerung des Europa-Drehkreuzes von Federal Express von Paris nach Frankfurt?

4. Welche Rolle spielen beim Frachtflugverkehr zur Zeit bzw. in Zukunft regionale oder ehemalige militärische Flughäfen (z. B. Hahn)?

5. Welche Flugzeuge – differenziert nach Lärmklassen (nach ICAO), aber auch nach dem tatsächlichen Lärm – werden derzeit im Frachtflugverkehr eingesetzt?

   Welche Auflagen, denen das Bundesministerium für Verkehr zustimmen muß, gibt es seitens der einzelnen Flughäfen?

6. Welche Lärmzertifizierung haben die vom Luftfrachtunternehmen Federal Express auf bundesdeutschen Flughäfen (bitte im einzelnen angeben) eingesetzten Maschinen (bitte genaue Anzahl nennen)?

7. a) Stimmt die Bundesregierung der Auffassung des Fluglärmbeauftragten des Frankfurter Flughafens zu, daß die Boeing 727 mit Hushkits nach den Regeln der ICAO zwar als „leise" eingestuft ist, „daß solche Maschinen wegen der enormen Lärmentwicklung nachts aber eigentlich nicht starten dürften"?

   b) Wie effektiv ist die Kontrolle der tatsächlichen Fluglärmemissionen, insbesondere bei umgerüsteten, ehemaligen Kapitel-2-Flugzeugen, welche nach Aussagen von Fachleuten entweder gar nicht oder nur sehr knapp die Bedingungen für Kapitel-3-Flugzeuge erfüllen?

   c) Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Vorschlag des Fluglärmbeauftragten des Frankfurter Flughafens, die Landeentgelte nach der gemessenen, also tatsächlichen Lärmemission der jeweiligen Unternehmensflotte zu bemessen, und können die Flughäfen dieses Verfahren in eigener Regie, d. h. ohne vorherige Zustimmung des Bundesministerium für Verkehr, einführen?

8. a) Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, zugunsten der Anwohner des Rhein-Main-Flughafens, die immer wieder durch den Einsatz der in Frage 7 a und b genannten Maschinen aus dem Schlaf gerissen wurden, schnelle und wirkungsvolle Maßnahmen zur Reduzierung des Nachtfluglärms zu ergreifen?

   b) Welche Auswirkungen auf das Luftfrachtaufkommen bzw. auf die Zahl der Flugbewegungen hatte die vor einem Jahr für die Abendstunden durchgeführte Absenkung der Landegebühren auf dem Flughafen Frankfurt?

9. a) Ist es richtig, daß für den Fluglärm außerhalb der Lärmschutzzonen nur das Luftverkehrsgesetz Anwendung findet, das zwar in § 29b die Vermeidung vermeidbarer Geräusche vorsieht, ohne aber näher zu definieren, was „vermeidbar" ist?

   b) Ist es z.B. beim Flughafen Frankfurt üblich, daß bei Ostwindwetterlagen zunächst ein südlicher Überflug des Flughafens in Ost-West-Richtung und anschließend – weit außerhalb der Lärmschutzzonen! – ein Überflug bewohnter Gebiete in sehr niedrigen Höhen (teilweise nur 400 bis 900 Meter) stattfindet, so daß die dort wohnenden Betroffenen (in bis zu 30 Kilometer Entfernung!) durch keinerlei Lärmschutzregelung geschützt werden, obwohl der dabei auftretende Lärm dem Lärm in der Anflugschneise nahe der Landebahn vergleichbar ist?

   c) Ist es richtig, daß sich die in Frage 9b geschilderte Problematik aufgrund eines jahrzehntealten Verfahrens ergibt und daß offensichtlich dabei die betriebliche Optimierung der Landevorgänge („Aufreihung" der Flugzeuge für den Endanflug) Vorrang vor der Lärmminderung besitzt?

   d) Warum wurde bislang nicht die einfache Neuregelung realisiert, den maximal zulässigen Rückenwind beim Landeanflug nach Westen von derzeit 5 auf 10 Knoten zu erhöhen, so daß bei niedrigen Windgeschwindigkeiten – anders als heute – die Anflugrichtung noch nicht umgedreht werden muß (bereits 1992 durch die Technische Expertengruppe geprüftes, aber bisher nicht umgesetztes Verfahren)?

   e) Welche Überflughöhen hält die Bundesregierung bei der Vorbereitung für den Endanflug der Flughäfen für notwendig, um übermäßige Lärmbelastungen zu vermeiden, und wird sie diese Problematik bei der Novellierung des Fluglärmgesetzes berücksichtigen?

10. Inwieweit ist die Flughöhe der startenden Flugzeuge

    a) von der Temperatur (im Sommer bei höheren Temperaturen geringere Flughöhe),

    b) von der Beladung der Maschinen

    abhängig, und ist dadurch die Fluglärmbelastung im Sommerhalbjahr – ungeachtet der dann meist geöffneten Fenster bei der betroffenen Bevölkerung – höher als im Winterhalbjahr?

11. Inwieweit, d. h. konkret in wie vielen Fällen, wird das Gewicht der startenden Flugzeuge erfaßt, so daß eventuelle Überladungen, die zu einer geringeren Flughöhe beim Start führen, festgestellt werden?

    Welche Sanktionen gibt es bei Überladungen, und in welcher Weise sind Verstöße tatsächlich geahndet worden (bitte nach Herkunftsstaaten der Flugzeuge unterscheiden)?

12. Wie erklärt die Bundesregierung, daß es insbesondere im Bereich des Köln-Bonner-Flughafens immer wieder nachts zu besonders lauten Fluglärmereignissen kommt, die selbst bei geschlossenen Fenstern zu erheblichen Lärmbeeinträchtigungen führen?

    Hängt dies gegebenenfalls mit der niedrigen Überflughöhe bei der Vorbereitung auf den Landeendanflug zusammen (vgl. Frage 9 b)?

13. Inwieweit sind Beobachtungen richtig, daß teilweise überladene Frachtflugmaschinen mit sehr geringer Steighöhe abfliegen, damit – vor allem auch bei vorzeitigem Abdrehen von der vorgeschriebenen Flugroute – besonders hohe Lärmemissionen verursachen und darüber hinaus ein beträchtliches Sicherheitsrisiko darstellen?

14. a) Ist es zutreffend, daß die Ab- und Anflugbereiche des Flughafens Köln-Bonn im Mai 1997 erheblich nach Süden erweitert worden sind, so daß inzwischen auch große Bereiche der Stadt Bonn mit einer inzwischen erheblich höheren Fluglärmbelastung überflogen werden?

    b) Warum und auf welcher rechtlichen Grundlage wurden (gegebenenfalls) die Abflugbereiche erweitert, und ist es richtig, daß die Fluglärmkommission von dieser Erweiterung im vorhinein keine Kenntnis hatte?

15. Wie ist allgemein an deutschen Flughäfen die personelle Besetzung der Luftaufsicht, insbesondere im Hinblick auf den Fluglärm und die Überwachung vorgeschriebener Abflugrouten sowie Flugzeuggewichte?

16. a) Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, daß Fluglärm laut Expertenmeinung (vgl. die genannte Fluglärmanhörung) von den Betroffenen in sehr starker Weise auch emotional wahrgenommen und bewertet wird, so daß die öffentliche Diskussion sehr stark auch von der Informationspolitik des jeweiligen Flughafens sowie des Fluglärmbeauftragten abhängt?

    b) Ist die Bundesregierung daher bereit, für eine bessere Information der betroffenen Bevölkerung zu sorgen und entsprechende Regelungen bei der Novellierung des Fluglärmgesetzes vorzusehen?

Bonn, den 8. Juni 1998

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Gila Altmann (Aurich)
Egbert Nitsch (Rendsburg)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333